IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 139)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 97)**

z dnia 13 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 139)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 97)

13 października 2021 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

– informacja ministra infrastruktury na temat kondycji publicznego transportu zbiorowego po pandemii.

W posiedzeniu udział wziął: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Bartłomiej Zydel** ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz biura Związku Powiatów Polskich, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej, **Anna Woźniakiewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam również zaproszonych gości, w szczególności witam sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana ministra Rafała Webera. Witam innych przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Witam także głównego specjalistę kontroli państwowej w Najwyższej Izbie Kontroli panią Annę Woźniakiewicz. Witam wreszcie przedstawicieli korporacji samorządowych, zarówno ze Związku Powiatów Polskich, jak i przedstawiciela Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którą przedstawi minister infrastruktury Rafał Weber, jak też informacja ministra infrastruktury na temat kondycji publicznego transportu zbiorowego po pandemii. Szanowni Państwo, czy są uwagi do porządku dziennego? Skoro nie ma uwag, przystępujemy do jego realizacji. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie oceny funkcjonowania ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Panie ministrze, uprzejmie zapraszam.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym weszła w życie 1 marca 2011 r. Określiła zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, ale też liniowym, liniowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Tak więc ustawa reguluje bardzo szerokie spektrum transportu zbiorowego.

Przepisy ustawy ustanowiły organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi w transporcie drogowym – jemu poświęcę najwięcej uwagi – są jednostki samorządu terytorialnego, a także ich związki, czyli gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne, związki metropolitarne, ale także województwa. Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora transportu zbiorowego należy, po pierwsze, planowanie rozwoju transportu, po drugie, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, po trzecie, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Organizator publicznego transportu zbiorowego właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, określony w art. 7 ust. 1 ustawy, powinien badać i analizować potrzeby przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym – na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy – oraz uruchamiać przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które będą odpowiedzią na potrzeby komunikacyjne zgłaszane przez mieszkańców danego obszaru. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, znający potrzeby przewozowe mieszkańców swoich obszarów, decydują, które linie autobusowe należy uruchomić, przy czym kształt tych połączeń i ich konkretny przebieg powinien odzwierciedlać rzeczywiste potrzeby pasażerów.

Ustawa o transporcie zbiorowym funkcjonuje, tak jak powiedziałem wcześniej, od 1 marca 2011 r., natomiast dopiero w roku 2019 stworzono – zrobił to rząd pana premiera Mateusza Morawieckiego – narzędzie finansowe, które wspiera jednostki samorządu terytorialnego w tym, żeby tworzyć linie autobusowe. Istotne rozwiązanie, które zasadniczo zmieniło sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych, nazywa się Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych o Charakterze Użyteczności Publicznej. Ustawa, która powołała do życia fundusz, weszła w życie 18 lipca 2019 r. Środki funduszu są przeznaczane na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przez pierwszy okres, czyli od 18 lipca 2019 r. do 31 marca 2020 r., dopłata z funduszu była ustalona w kwocie nie wyższej niż 1 zł do wozokilometra przewozu autobusowego. Natomiast w związku z pandemią COVID-19, trudną sytuacją branży publicznego transportu zbiorowego, znacznie ograniczoną mobilnością polskiego społeczeństwa i, co jest z tym związane, dużo mniejszą liczbą pasażerów, którzy od tego czasu korzystają z usług transportu zbiorowego, kwota dofinansowania, maksymalna kwota dofinansowania do wozokilometra została zwiększona do kwoty nie wyższej niż 3 zł. Stawka ta obowiązuje od 1 kwietnia roku 2020 do końca tego roku, chcemy natomiast, żeby 3 zł funkcjonowało nie tylko przez okres trwania stanu czy to epidemicznego, czy to zagrożenia epidemicznego, tylko żeby ta wartość została utrzymana również w kolejnych latach. Widzimy, że faktycznie determinuje ona, zachęca do tego, żeby tworzyć linie autobusowe użyteczności publicznej.

Już w ustawie okołobudżetowej na rok 2022 taka stawka jest zawarta. W razie gdyby przyjęcie ustawy okołobudżetowej wydłużało się – oczywiście powinna zostać przyjęta jeszcze w tym roku, ale przecież państwo może działać na podstawie prowizorium budżetowego – mamy również wyjście rezerwowe. W jednej z ustaw covidowych, która, jak sądzę, będzie przyjęta szybciej, dlatego że nie jest tak obszerna i nie powinna wzbudzać wątpliwości, od 1 stycznia 2022 r. będzie obowiązywać stawka 3 zł. Jest to coś, co zmieniło oblicze organizacji transportu zbiorowego. Tak jak powiedziałem wcześniej,

od 1 marca 2011 r. obowiązek ten został nałożony na jednostki samorządu terytorialnego, ale dopiero w 2019 r., dzięki naszym decyzjom, zostało stworzone narzędzie, które od strony finansowej wspiera organizację linii użyteczności publicznej.

Wartość funduszu, coroczna wartość funduszu to 800 mln zł. Kwota ta, zgodnie z algorytmem, który jest zawarty w ustawie, jest dzielona na poszczególne województwa, a następnie wojewodowie ogłaszają nabór. Zgodnie z wnioskami dzielą środki finansowe na organizatorów transportu. Jeżeli chodzi o obecny rok, to w ramach przeprowadzonych w tym roku naborów dopłatą z funduszu objęto 4080 linii komunikacyjnych. Tyle linii komunikacyjnych autobusowych funkcjonuje dzięki wsparciu z funduszu. Łączna liczba wozokilometrów na liniach wynosi 154 932 121,04 wozokilometra. Kwota dopłaty z funduszu, o jaką wnoszono w ramach wszystkich wniosków, to 435 mln zł.

Mamy również inne konkretniejsze dane, jeżeli chodzi o to, jaką liczbą linii autobusowych objęty jest nasz kraj w przeliczeniu na liczbę jednostek samorządu terytorialnego albo w przeliczeniu na obywateli naszego kraju – 1689 gmin jest objętych liniami użyteczności publicznej, które są dofinansowanie w ramach funduszu, natomiast w gminach tych łączna liczba mieszkańców to 28 508 000. Dostępność komunikacyjna dzięki powołaniu funduszu na pewno się poprawiła. Myślę, że wszyscy jesteśmy świadomi, że gdyby nie rządowa dopłata, to w okresie COVID-u chyba wszystkie linie zostałyby zlikwidowane, nie byłoby oferty przewozowej, ponieważ utrzymywanie tego na barkach samorządu byłoby niemożliwe albo bardzo trudne. Mało który samorząd zdecydowałby się na taką działalność, na świadczenie tego typu oferty przewozowej.

To tyle, panie przewodniczący Jestem wspólnie ze swoim zespołem do dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania ze strony państwa parlamentarzystów.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że od razu omówimy pierwszy i drugi punkt, panie ministrze. Będziemy dyskutować nie tylko nad ustawą, ale też nad sytuacją w epoce pandemii, dlatego że i tak będzie się to przenikać. Myślę, że pan minister też już mówił o sytuacji transportu zbiorowego w epoce pandemii, więc nie wiem, czy pan minister jeszcze coś chciałby dodać.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze jedna ważna rzecz, która dotyczy również przewozów autobusowych komercyjnych, tych, które nie są objęte dofinansowaniem z funduszu. Widząc trudności w funkcjonowaniu też takich linii, podjęliśmy czynności, które w pewnym stopniu pozwolą na większą dopłatę do linii komercyjnych. Decyzją Wysokiej Izby w jednej z ustaw stworzyliśmy mechanizm, w ramach którego refundacja biletów ulgowych w miesiącach covidowych ma odniesienie do miesięcy roku 2019. Kiedy na przykład marcu roku 2021, a mieliśmy wtedy do czynienia z lockdownem, oferta transportowa firmy przewozowej była na tym samym poziomie, jeżeli chodzi o liczbę wozokilometrów, co w marcu 2019 r., to firma otrzymywała refundację za wykorzystanie biletów ulgowych nie na podstawie marca 2021 r., czyli nie na podstawie faktycznego rozliczenia, a klientów, pasażerów wtedy z pewnością było mniej, tylko na podstawie marca 2019 r., czyli okresu, kiedy przewozy zbiorowe nie były niczym, przynajmniej pandemią COVID-19, ograniczane. Narzędzie to także zostało wdrożone i funkcjonuje. Cały mechanizm jest do tego stworzony. Oczywiście tak się dzieje. Jest to coś, co tak jak mówię, dotyczy nie tylko linii użyteczności publicznej, ale dotyczy również linii komercyjnych, dla których dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych nie jest uzyskiwane.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Czy są chętni do zgłoszenia się? Proszę bardzo, pan poseł Ryszard Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Dziękuję bardzo.

Zrozumiałem z wypowiedzi pana ministra, że nie jest wykorzystywana cała alokacja. Z 800 mln zł jest wykorzystywane jakieś 470 mln zł. Jest pytanie – dlaczego. Pan

minister był również uprzejmy powiedzieć, że w zasadzie cały transport w Polsce dzisiaj funkcjonuje dzięki dotacji, dzięki programowi. Powiedział pan o około 150 mln wozokilometrów. Czy może pan podać łączną liczbę milionów wozokilometrów wykonywanych w Polsce w ramach transportu zbiorowego, w ramach tej kategorii, w której posługujemy się tą dotacją? Jest to jeden pakiet pytań.

Drugi dotyczy czegoś, co moglibyśmy nazwać pewną oszczędnością czy innowacją, a mianowicie czy jesteście w relacjach na przykład z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi, gdzie będą prowadzone działania związane ze smart villages. Pytam dlatego, że w Europie stosuje się rozwiązania dużo bardziej nowoczesne, inteligentne. Polegają one na tym, że w łonie społeczności lokalnych generowane są rozwiązania polegające na tym, że mamy busa na żądanie czy dojazd na żądanie, z wykorzystaniem oczywiście dróg internetowych, z wykorzystaniem systemu bonów czy talonów, które potem można rozliczać w gminie za to, że ktoś po prostu zrealizował transport uprawnionej osoby. Osoby te oczywiście mają takie talony, takie bilety. Jest to nieporównanie tańsze. A więc tutaj mamy cały obszar do generowania w ramach samorządów, wspólnot lokalnych dużo tańszych i bardziej efektywnych rozwiązań. Proszę zwrócić uwagę, że do małych miejscowości czy do rozproszonych miejscowości, tam gdzie mieszkają starsi ludzie, transport nie jest w stanie dotrzeć. Bywa, że do najbliższego przystanku jest po kilka kilometrów, a więc jest problem, możliwość skorzystania z transportu zbiorowego jest ograniczona, a ludzie ci mają oczywiście swoje potrzeby, które muszą zrealizować poprzez przejazd do najbliższego ośrodka czy to gminnego, czy to miejskiego. To tyle.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Szanowni państwo, jest godz. 14:16. O godz. 14:22–14:23 przerwiemy, ponieważ o godz. 14:30 są głosowania.

Zgłasza się jeszcze, zanim oddam głos panu ministrowi, pan poseł Franciszek Sterczewski. Panie pośle, oddaję panu głos.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, troszeczkę dziwi mnie spokojny ton i dobre samopoczucie pana ministra. Sytuacja transportu publicznego w Polsce ogólnie, a tym bardziej po pandemii, jest w ciężkim stanie. PKS-y wbrew szumnym deklaracjom pana wicepremiera Kaczyńskiego są w stanie agonalnym. Zmniejsza się liczba połączeń PKS-owych w komunikacji publicznej. Od 2015 r. zniknęło ponad 230 tys. km tras komunikacji autobusowej w Polsce, zniknęło prawie 300 tras PKS-owych. Jest to naprawdę dramat. Tracą na tym nie tylko osoby z dużych miast, ale głównie z małych miejscowości, ludzie, którzy chcą dojechać do lekarza, do szkoły, do pracy. Jest pytanie do pana ministra, jaki państwo macie pomysł na przeciwdziałanie tej sytuacji. Czy to monitorujecie, czy współpracujecie z samorządami? Jest to pierwsze pytanie.

Po drugie, straty budżetowe samorządów wynikające ze spadku liczby pasażerów, pasażerek, a więc wpływów z biletów, stanowią poważny problem. W Poznaniu w styczniu tego roku wpływy ze sprzedaży biletów miały wynieść prawie 17 mln zł, ale okazały się o 8 mln zł mniejsze. W marcu z planowanej sprzedaży na poziomie 16,7 mln zł do kasy trafiło 10,4 mln zł. W przypadku całego pierwszego kwartału z oczekiwanych 49 mln zł do kasy Zarządu Transportu Miejskiego wpłynęło tylko 29 mln zł. Czy państwo też to monitorujecie? Czy ministerstwo planuje zwiększenie subwencji? Czy jest prowadzony dialog z samorządami, co zrobić, żeby zasypać tak wielkie straty? Jest naprawdę poważny apel o traktowanie samorządów poważnie, o niepodejmowanie decyzji ponad ich głowami. Sytuacja jest naprawdę dramatyczna. Apeluję o działanie i o powagę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze głos oddam panu posłowi Cezaremu Grabarczykowi, a potem poproszę pana ministra o odpowiedź na zadane pytania. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, chciałbym zapytać trochę ogólniej. Kilkakrotnie spotykaliśmy się, dokonywaliśmy oceny funkcjonowania ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Widzieliśmy potrzebę nowelizacji. Nawet zostały rozpoczęte prace nad nowelizacją. Dzisiaj rozmawiamy tylko o wycinku funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w kontekście pandemii, ale ustawa ta wymaga unowocześnienia, wymaga uwzględnienia wielu nowych faktów, okoliczności, które obserwujemy w publicznym transporcie zarówno kołowym, jak i szynowym. Stąd moje pytanie – kiedy możemy spodziewać się, że ministerstwo przedstawi Sejmowi, najpierw rządowi, ale kiedy trafi do Sejmu nowa ustawa bądź też poważna nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, jeżeli chodzi o pytania pana posła Wilczyńskiego, wykorzystanie funduszu jest jakby pochodną zainteresowania jednostek samorządu terytorialnego, które tak jak powiedziałem na początku, są organizatorem transportu zbiorowego w naszym kraju. Wspomniane narzędzie stworzyliśmy właśnie z myślą o nich. Tutaj aktywność samorządów jest potrzebna do tego, żeby wykorzystać całą pulę albo wykorzystywać z roku na rok coraz więcej. Tak się dzieje. O ile na początku, w pierwszym naborze, który miał miejsce w miesiącu sierpniu 2019 r., zainteresowanie samorządów było niewielkie, ponieważ samorządy nie miały przekonania, nie miały pewności, że fundusz się utrzyma, że będzie funkcjonował, że będzie to rozwiązanie systemowe, o tyle z roku na rok wniosków jest coraz więcej, przez to linii komunikacyjnych jest coraz więcej. Podałem wartość wozokilometrów, która dzięki owym liniom komunikacyjnym, dzięki funduszowi została uruchomiona. Jest to ponad 150 mln wozokilometrów, natomiast szacujemy, powtarzam, szacujemy, dlatego że nie mamy aktualnych danych, że w transporcie zbiorowym drogowym Polska jest objęta około 500 mln wozokilometrów. Oczywiście mniej więcej około 500 mln wozokilometrów rocznie obsługuje w różnych regionach transport zbiorowy.

Dlaczego mówię, że mniej więcej? Dlaczego mówię, że aktualnych danych nie mamy? Dlatego, że duża część rynku jest rynkiem komercyjnym. Linie powstają, dlatego że powstają przedsiębiorstwa, które chcą funkcjonować, natomiast działają one przez kilka miesięcy, może kilkanaście miesięcy. Sytuacja praktycznie cały czas jest bardzo dynamiczna, bardzo szybko się zmienia. Szczególnie teraz, w dobie pandemii, mieliśmy tego najlepszy przykład. Jeszcze raz powtarzam, że mniej więcej z 500 mln wozokilometrów rocznie 150 mln, ponad 150 mln to są te wozokilometry, które są realizowane przy wsparciu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Liczymy na większą aktywność, na jeszcze większą aktywność samorządów.

Kwota 800 mln zł co roku jest niezmienna, natomiast mechanizm, który stworzyliśmy w ostatnich miesiącach, jest taki, że niewykorzystane środki trafiają do funduszu drogowego, nie wracają do źródeł, z których trafiły do funduszu autobusowego, tylko z końcem roku, kiedy nie są potrzebne na rachunku funduszu autobusowego, zasilają Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Środki te są przekazywane samorządom na inwestycje na drogach samorządowych gminnych i powiatowych. W tym roku z owych oszczędności mogliśmy przeprowadzić nabór na doświetlenie przejść dla pieszych. Mechanizm został stworzony, środki zostają w systemie drogowym, tylko że nie w systemie organizacji przewozu zbiorowego, ale w systemie inwestycji drogowych na drogach samorządowych.

I odpowiadając na trzecie pytanie pana posła, w tej chwili koncentrujemy się na tym, żeby rozwijać fundusz, żeby wskazać, że jest to rozwiązanie systemowe, które będzie funkcjonowało przez najbliższe lata, mam nadzieję, niezależnie od tego, kto będzie

za fundusz odpowiadał, kto będzie dysponentem, jaki minister z imienia i nazwiska będzie dysponentem funduszu autobusowego. W tej chwili takim ministrem jest minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, natomiast mam nadzieję, że niezależnie od tego, kto będzie owym ministrem za lat trzy, pięć, siedem, osiem, chociaż mam nadzieję, że to będzie ta sama osoba, fundusz będzie stałym narzędziem wspierającym organizację transportu zbiorowego w Polsce.

Jeżeli chodzi o pytanie czy wypowiedź pana posła Sterczewskiego, który powołał się zapewne na interpelację czy wystąpienie pana senatora Brejzy do Głównego Urzędu Statystycznego – zostało tam wskazane, że w ostatnich latach zniknęło z polskiej mapy 230 tras i mniej więcej tyle samo tysięcy kilometrów tras – jeszcze raz powtarzam, że pomiędzy rokiem 2019 a rokiem 2021 przy wsparciu funduszu realizowanych jest ponad 150 mln, nie tysięcy, ale milionów wozokilometrów. Natomiast trasy dalekobieżne w dużej części zostały zastąpione transportem kolejowym. Jest tutaj ze mną przedstawiciel Departamentu Kolejnictwa. Mamy również ze sobą przygotowany materiał związany z uruchomieniem…

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze, niestety, muszę przerwać. Jest już godz. 14–25, tak że musimy już wyjść.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

…nowych relacji kolejowych. Jesteśmy gotowi przedstawić ów materiał. Odpowiadając na pytanie pana ministra, pana posła…

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, zapraszam na posiedzenie po przerwie, zapraszam na kontynuację naszego spotkania.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pan minister wrócił już z posiedzenia plenarnego Sejmu. Szanowni państwo, część posłów również wróciła, są zaproszeni goście. Panie ministrze, jeszcze oddaję panu głos. Jeżeli można, proszę powiedzieć to, co pan miał do dodania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Grabarczyka, odpowiadałem, wychodząc z przerwanego wspólnego posiedzenia Komisji. Mamy nadzieję, że ustawa, która zmienia publiczny transport zbiorowy, ale też zmienia, usprawnia Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych w najbliższych tygodniach trafi do Stałego Komitetu Rady Ministrów.

To chyba tyle. Wydaje mi się, że w pierwszej wypowiedzi odpowiedziałem na pytania.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, czy jeszcze ktoś z państwa posłów ma pytania? Nie ma. Czy ktoś z zaproszonych gości ma pytania do pana ministra? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Dzień dobry. Jakub Majewski, Fundacja ProKolej.

Chciałbym tylko uściślić, dlatego że pan minister był łaskaw stwierdzić, że środki niewykorzystane z funduszu autobusowego trafiają na budowę dróg lokalnych. Czy to jest dokładnie taki mechanizm?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Po końcu roku, z dniem 31 grudnia danego roku środki przechodzą na konto dokładnie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Taki mechanizm został zastosowany w tym roku. Taki mechanizm będzie stosowany w latach przyszłych.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Czy to nie jest absurdalna sytuacja? Próbujemy walczyć z wykluczeniem transportowym, promować transport publiczny jako alternatywę dla podróży samochodem, a niewykorzystane pieniądze z funduszu nie przechodzą na kolejny rok na transport autobusowy,

tylko dokładnie przenoszone są na konkurencję. Czy to nie pokazuje w jakimś stopniu tego, że nikt w gruncie rzeczy w Ministerstwie Infrastruktury nie zajmuje się transportem publicznym, nie wierzy, że to w ogóle służy czemuś innemu niż tylko fasadowa, że tak powiem, instytucja, która w gruncie rzeczy i tak musi polec, dlatego że ministerstwo zajmuje się głównie transportem drogowym?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie bardzo rozumiem. Fundusz autobusowy jest to fundusz stworzony do przewozów autobusowych, dla autobusów, które jeżdżą po drogach. Po to, żeby takie linie powstawały, drogi muszą być zbudowane, muszą być dobrej jakości, muszą gwarantować bezpieczeństwo przewozowe. Bez dróg, które docierają do najmniejszych przysiółków, do najmniejszych sołectw, organizacja transportu zbiorowego nie będzie możliwa. Bardzo często również przy modernizacji dróg samorządowych budowane są zatoczki autobusowe, które służą właśnie do tego, żeby autobus czy bus bezpiecznie się zatrzymał, albo wypuścił tam pasażerów, którzy kończą kurs i wysiadają, albo stamtąd zabrał pasażerów i przewiózł ich w miejsce docelowe. Tutaj nie ma konkurencji, tutaj nie ma rozbieżności. Po to, żeby powstał dobrze zorganizowany transport zbiorowy drogowy, autobusowy, sieć dróg lokalnych musi być bardzo mocno, bardzo dobrze rozwinięta. Potrzeby w Polsce w tym zakresie cały czas występują.

Widzimy to także w naborach do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, gdzie w każdym województwie jest lista wniosków rezerwowych, a myślę, że w zdecydowanej większości województw są wnioski, które nawet na listę rezerwowych nie trafiają, dlatego że tak fundusz jest skonstruowany. Lista wniosków rezerwowych to 50% wartości danego limitu, który przypada na województwo w danym roku. Widzimy to również po dużej liczbie wniosków, które zostały złożone do Polskiego Ładu, czyli do funduszu inwestycji strategicznych. Tam pomimo nastawienia na kanalizację, na sieci wodno-kanalizacyjne samorządy w zdecydowanej większości składały wnioski na dofinansowanie modernizacji dróg gminnych, powiatowych, ale również wojewódzkich. Tutaj potrzeby cały czas są bardzo duże.

Chyba lepiej, że oszczędności, które nie są wykorzystywane przez samorządy w ramach funduszu autobusowego, trafiają na inwestycje drogowe, na drogi gminne, powiatowe, niż gdyby miały wracać do źródeł, z których zostały przekierowane na fundusz autobusowy. Chyba rozwiązanie, które utrzymuje środki finansowe w systemie inwestycji drogowych, powinno zostać odebrane w sposób pozytywny, a nie jako takie, które nie powinno mieć racji bytu. To jest przynajmniej moja opinia. Nie ukrywam, że starałem się, nie ukrywam, że zabiegałem o to, żeby środki, skoro nie są wykorzystywane na transport autobusowy, zostały przekierowane na inwestycje drogowe. Cieszę się bardzo, że się to udało.

Natomiast kiedy dojdziemy do sytuacji, w której 800 mln zł rocznie to będzie za mało, kiedy dalej będą chętni do tego, żeby tworzyć linie autobusowe, linie komunikacyjne, to oczywiście zwiększymy limit funduszu autobusowego. Proszę być tego pewnym, że w sytuacji, kiedy staniemy przed takim dylematem, czy dołożyć, czy nie – to dołożymy. Na razie takiej sytuacji nie ma. Mam nadzieję, że do niej dojdzie, dlatego że oznaczałoby to, że większa liczba samorządów interesuje się funduszem, wykorzystuje go do tego, żeby powoływać linie komunikacyjne.

Nie dlatego że jest to jakiś tam mój pomysł, ale odbieram to w ten sposób, że jest to coś, co pozwoliło na utrzymanie środków finansowych w systemie drogowym, w systemie inwestycji drogowych. Tak jak powiedziałem przed przerwą, w roku 2021, czyli w roku obecnym, środki te zostały przekierowane do samorządów na doświetlenie przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych. Zmieniliśmy przepisy, nadając pierwszeństwo pieszemu w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych. Ze strony państwa posłów było oczekiwanie: „no dobrze, jest pierwszeństwo, ale też oczekujemy na radykalną poprawę infrastruktury drogowej, która chroni niechronionych uczestników ruchu drogowego”. Zostało to stworzone. W mojej ocenie to jest działanie in plus, a nie in minus.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Pan Adrian Furgalski, proszę bardzo.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, chciałbym zapytać o rzecz następującą. Jeszcze w ubiegłym roku także tutaj obecny Jakub Majewski był na spotkaniach online, i nie tylko online, z Ministerstwem Infrastruktury. Rozmawialiśmy na temat stworzenia jakichś mechanizmów, podejmowania jakichś działań, które będą uruchamiane po wyjściu z pandemii. Jesteśmy wciąż w pandemii, ale już nie ma restrykcji, ograniczeń związanych z transportem. Chodziło mi o takie mechanizmy, które będą pozwalały na przywrócenie zaufania do transportu publicznego i na ponowny wzrost zainteresowania transportem publicznym.

Między innymi był jeden postulat, który został częściowo zrealizowany. Mianowicie pozwalała na to Komisja Europejska. Chociażby w Grecji wprowadzono coś takiego jak zerowy podatek VAT na bilety. Mówiliśmy o biletach kolejowych, autobusowych, także w komunikacji miejskiej. Stanęło na tym, że minister finansów w ubiegłym roku – był to albo wrzesień, albo październik – wysłał wniosek o zerowy podatek VAT dla połączeń kolejowych i autobusowych. Informacja zwrotna była taka, że mniej więcej pół roku KE zajmie procedowanie nad tym. Mamy już ponad pół roku, więc chciałbym zapytać, jakie są tego losy. Oczywiście 8% w przypadku jakichś biletów jednorazowych po 3, 4 zł to nie są żadne oszczędności, ale jeśli mówimy o osobach, które korzystały w sposób dłuższy, miały bilety okresowe, to już na jedną osobę jest to kilkadziesiąt złotych. Myślę więc, że takie oszczędności w budżetach jakąś część ludzi być może, nawet nie być może, tylko na pewno byłyby w stanie przekonać do tego, żeby wrócić do komunikacji publicznej, do transportu publicznego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poproszę, żeby odpowiedzi udzielił pan dyrektor Kapturzak, który, nie będę ukrywał, zna ten temat lepiej. Dyrektor departamentu transportu kolejowego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Dziękuję, panie ministrze, dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, tak jak powiedział pan Furgalski, Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Finansów – Ministerstwo Finansów jako wiodące – wystąpiło z inicjatywą do Komisji Europejskiej. Otrzymaliśmy poparcie Ministerstwa Finansów. Nie ma jeszcze ostatecznej decyzji Komisji Europejskiej, natomiast jest pozytywne odniesienie się. Jeżeli jest taka potrzeba, to możemy poinformować Komisje w tym zakresie, natomiast tutaj wiodące jest Ministerstwo Finansów. Zostało zrobione to, co zostało wtedy... Wystąpienie to zostało przekazane do Brukseli.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

W tym momencie kolejną osobą proszącą o głos jest poseł Mirosław Suchoń. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, szanowni państwo, mam bardzo krótkie pytanie. Chciałbym prosić o wyjaśnienie, czy ministerstwo prowadzi w tej

chwili prace, które skutkowałyby głębszą integracją systemów transportowych w wymiarze regionalnym, na przykład kilku powiatów. Chodzi mi na przykład o zachęty finansowe. Czy jakiekolwiek prace bądź rozważania na ten temat są prowadzone w ministerstwie? To samo pytanie dotyczy wspólnego biletu. Czy ministerstwo prowadzi jakieś prace, które tworzyłyby podstawę do zachęt do podejmowania tego typu decyzji przez organizatorów transportu publicznego właśnie w takim wymiarze trochę regionalnym, może nawet trochę ponadregionalnym? Wydaje się, że są to sprawdzone na całym świecie przykłady tego, w jaki sposób można transport publiczny animować, a rzeczywiście po okresie pandemii wydaje się to dzisiaj być zadanie, które powinno być realizowane.

I drugie, także bardzo krótkie pytanie dotyczące połączeń kolejowych. Na skutek obniżonego zainteresowania w czasie pandemii połączenia kolejowe były redukowane, co wydaje się do pewnego momentu zrozumiałe. Natomiast po okresie uśpienia wydaje się, że zarówno skłonność do podróży, jak i potrzeby gospodarki wskazują na to, że połączenia kolejowe powinny być intensyfikowane. Czy są prowadzone prace mające na celu właśnie powrót, a nawet wzrost w stosunku do roku 2019 pracy przewozowej na kolei?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o premiowanie związków, czy to międzygminnych, czy to gminno-powiatowych, czy to powiatowych, porozumień dedykowanych tylko i wyłącznie transportowi zbiorowemu, organizacji przewozów zbiorowych, zespoły jednostek samorządu terytorialnego mogą uzyskiwać środki finansowe w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. To po pierwsze, a po drugie, jeżeli chodzi wnioski, które są składane do wojewodów – w ramach urzędów wojewódzkich pracują komisje, które przydzielają środki finansowe – są one na tyle dobre, na tyle obszerne, albo w linie autobusowe, albo w długość linii autobusowych, że są lepiej preferowane, mocniej punktowane niż te, które są przedstawiane indywidualnie przez dane jednostki samorządu terytorialnego. Jest to zrozumiałe samo przez się. Tam, gdzie dana linia dotyka kilkunastu miejscowości, które są położone na obszarze dwóch, trzech powiatów albo siedmiu, ośmiu gmin, linia ta powinna funkcjonować, powinna być dofinansowana w pierwszej kolejności w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Jestem przekonany, że tak właśnie jest. Związki międzygminne, gminno-powiatowe czy powiatowe są tutaj postrzegane jako te, które są dofinansowywane w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Jeżeli chodzi o połączenia kolejowe, to pan dyrektor Kapturzak uzupełnił moją wypowiedź, chciałbym natomiast jednoznacznie stwierdzić, że pomimo pandemii – było to założenie Ministerstwa Infrastruktury, które było artykułowane przewoźnikom kolejowym bardzo mocno – wzbranialiśmy się przed likwidacją relacji, przed likwidacją połączeń kolejowych, przed stworzeniem w czasie COVID-u takich miejscowości, do których pociąg nie dociera. Oczywiście były momenty, w których takich połączeń w tej dobie było mniej, na przykład z czterech pozostawały dwa, natomiast nie było takich relacji, które by całkowicie zniknęły, nawet na okres kilku tygodni czy kilku miesięcy. Bardzo mocno broniliśmy się przed tym, uczulaliśmy przewoźników, żeby tego nie robili. Pomimo pandemii, pomimo COVID-u, pomimo mniejszej mobilności ludzi są tacy, którzy mimo wszystko po prostu chcą pociągiem dotrzeć do miejsca pracy, nie mają innej alternatywy. Dlatego relacje były podtrzymywane, jeszcze raz mówię, w niektórych miejscach o mniejszej częstotliwości.

Jeżeli natomiast chodzi o stan obecny, jeżeli chodzi o wspólny bilet, tutaj poproszę pana dyrektora Kapturzaka o udzielnie informacji.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Jeżeli chodzi o wspólny bilet, transport kolejowy rzeczywiście jest prekursorem takiego produktu. Został on wdrożony kilka lat temu, na początku w formie blankietu papierowego, a później także jako produkt dostępny na platformie Bilkom. Aktualnie

w zasadzie wszyscy przewoźnicy kolejowi, z wyłączeniami albo co do Bilkomu, albo co do kwestii papierowych, są uczestnikami tego. Ostatnio przystąpiła Arriva. W Bilkomie nie ma Kolei Mazowieckich, które preferują swój własny kanał internetowy. Do systemu nie przystąpiły także na razie Koleje Dolnośląskie. Natomiast cały czas do tego zachęcamy. Aktualnie funkcję integratora pełni PKP Intercity.

Dodatkowo jeszcze chciałbym zauważyć, że w ramach KPO założono wsparcie w wysokości przeszło 30 mln zł dla PKP Informatyka, która ma stworzyć narzędzie informatyczne, które ma stanowić elementy systemu rezerwacyjno-sprzedażowego. Wsparcie dla PKP Informatyka skutkuje między innymi tym, że otrzymany produkt, otrzymana aplikacja informatyczna ma mieć otwartą architekturę, żeby mogła zintegrować systemy sprzedażowe i systemy rezerwacyjne innych, wszystkich przewoźników, nie tylko kolejowych i nie tylko w Polsce. Ma także być bezpłatna. Jest to również wynikiem pomocy publicznej. Nie może być przecież tak, że ze środków publicznych finansujemy jakiś produkt, który potem generuje zysk dla beneficjenta. W związku z tym wydaje się, że istnienie narzędzia z jednej strony bezpłatnego dla tych, którzy będą chcieli z niego skorzystać – mam tu na myśli operatorów i przewoźników – a z drugiej strony, które będzie rzeczywiście technicznie umożliwiało integrację, będzie dodatkową zachętą.

Jeżeli chodzi o drugą kwestię, którą poruszył pan poseł Suchoń, jest to kwestia przywracania połączeń kolejowych. W chwili obecnej w zakresie, w którym organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu, wszystkie połączenia są już przywrócone. Nie mogę z całą pewnością odpowiedzieć za wszystkich pozostałych organizatorów, czyli województwa czy miasto stołeczne, natomiast wydaje mi się, że generalnie wszystkie zostały już przywrócone.

Co więcej, w rozkładzie jazdy, który wejdzie w życie od grudnia tego roku, zwiększyliśmy liczbę uruchamianych połączeń. Mówię teraz o realizacji umowy, którą minister infrastruktury zawarł z PKP Intercity. Zwiększyliśmy liczbę przystanków handlowych z 432 przed pandemią do 468 po pandemii. Składa się na to uruchomienie nowych połączeń kolejowych na Podlasiu, które już są uruchomione. Są to kwestie przyłączenia Bielska Podlaskiego, Hajnówki, Siemiatycz do sieci obsługiwanych przez PKP Intercity. Wróciliśmy także na Opolszczyznę, jeżeli chodzi o Prudnik, Nysę, Paczkowo czy Świdnicę, chociaż to już nie jest Opolszczyzna. Jest to związane z realizacją projektu RPO przez województwo. Od czerwca przyszłego roku zamierzamy wrócić na linię kolejową 33. Takie miasta jak Brodnica, Rypin, Grudziądz będą również obsługiwane pociągami dalekobieżnymi, przy czym pociąg dalekobieżny może być w niektórych z tych miejsc jedynym pociągiem na dobę.

Oczywiście cały czas rok 2019 jest najlepszym rokiem, jeżeli chodzi o frekwencję na polskiej kolei w ostatnich latach, ale w zakresie przynajmniej tworzenia podaży wyszliśmy już ponad ten poziom.

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze jedno zdanie uzupełnienia. Pan dyrektor nie wymienił tego, dlatego że to już ma miejsce, ale na przykład od 1 września powróciło połączenie kolejowe z Mielcem, ponadsześćdziesięciotysięcznym miastem. Połączenia kolejowe zostały tam wygaszone bodajże w 2011 r. Linia kolejowa, która łączyła Mielec z Dębicą, była bardzo mocno zdegradowana. Odległość 35 km pokonywało się tam w ciągu półtorej godziny, natomiast po zakończeniu projektu inwestycyjnego, a to właśnie stało się z końcem sierpnia, powróciły na razie pociągi regionalne między Mielcem a Dębicą. Po zakończeniu całości inwestycji, polegającej na modernizacji linii kolejowej 25 od Mielca przez Padew Narodową do Ocic, powrócą również regularne pociągi dalekobieżne.

Jest to też odpowiedź na pytanie pana posła Sterczewskiego. Widzimy, że w relacjach dalszych pociągi zastępują autobusy, zastępują PKS-y, natomiast PKS-y, oczywiście głównie PKS-y mają główne oddziaływanie, główny charakter na liniach gminno-powiatowych, obsługiwanych na łącznej długości kilkudziesięciu kilometrów, gdzie robią tzw. pętlę. W ten sposób widzimy teraz tworzenie się transportu zbiorowego w naszym kraju.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. O głos proszą… Dobrze, jeszcze ad vocem pan poseł Mirosław Suchoń, a potem korporację samorządowe. Proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, tylko zdanie komentarza. Nie chodziło mi o to, żeby pan minister i później pan dyrektor byli uprzejmi wyjaśnić, co robią w ramach kolei. Pytałem o wspólny bilet na przykład w sensie aglomeracyjnym. Obojętnie, czy wybierasz pociąg, czy wybierasz transport autobusem, czy wybierasz, nie wiem, jakikolwiek inny środek transportu publicznego, możesz korzystać z jednego biletu. Na pewno w ramach aglomeracji, ale także w ramach powiatów jest to jak najbardziej zasadny kierunek. Nie czuję z tej odpowiedzi, której państwo udzielili, że są prowadzone jakieś prace. Rozumiem, że w takim razie na dzisiaj nie ma opracowywanego mechanizmu, który niejako dopingowałby do wdrożenia tego typu rozwiązań.

Natomiast druga rzecz jest taka. Trochę z żalem, gorzko powiem, że jest trochę tak, że w jednych miejscach znikają przejazdy, znikają połączenia kolejowe, w innych miejscach pojawiają się. Dobrym przykładem jest relacja Bielsko-Biała Główna na kierunku Warszawa Centralna. Muszę powiedzieć, że niestety ziściło się to, o co pytałem kilkanaście miesięcy temu, zastanawiając się tutaj, podczas posiedzenia Komisji, nad tym, że dwa pociągi, zarówno rano, jak i wieczorem, dwie pary pociągów odjeżdżają w odstępie kilkunastu minut od siebie. To był taki stary numer, jeszcze z lat 90., który pozwalał uzasadnić likwidację jednego z połączeń. Wiadomo, że jeżeli dwa połączenia odjeżdżają w ciągu piętnastu minut, to nie wygenerują odpowiedniego zainteresowania. I niestety stało się tak również w Bielsku-Białej. Co gorsza, czas przejazdu na przykład popołudniowym pociągiem do Warszawy – z dwóch pociągów, które były, został jeden – z trzech godzin z minutami wydłużył się do prawie pięciu. Muszę powiedzieć, że jeżeli tak będą prowadzone prace przywracające połączenia, to na koniec koleją za daleko, szanowni państwo, nie dojedziemy. Kiedy to mówię, jest mi bardzo przykro, dlatego że niestety rzecz dotyczy mojego regionu. Miasto niemalże dwustutysięczne. Region liczący około 800 mln mieszkańców. Jednak coś jest nie tak, że nie ma bezpośredniego szybkiego połączenia do Warszawy, pomimo tego że kilka lat temu takie połączenie było, a ostatnie decyzje spowodowały, że zostało skasowane. Apeluję więc o to, żeby nie rozwijać kolei w taki sposób.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Proszę bardzo. Pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor Kapturzak.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo.

Otrzymaliśmy kilka interpelacji oraz wystąpień dotyczących kwestii Bielska-Białej. Wystąpiła tam kwestia, splot kilku kwestii. Jedna to oczywiście prowadzone prace, które czasowo wydłużają realizację prac, druga kwestia to kierowanie do miasta drogą objazdową pociągów, które potem powróciły na swoje docelowe trasy, a trzecia to fakt, że najszybsze połączenie z Bielska-Białej było realizowane przez pociąg pendolino, który był pociągiem rozpoczynającym trasę w Bielsku-Białej po to, żeby wpaść, że tak powiem, w takt w Katowicach. W przypadku Katowic było to wydłużenie relacji pendolino do Bielska Białej czy do Gliwic. W miesiącach najbardziej nasilonej pandemii oraz później PKP Intercity odwoływało relacje pendolino, ponieważ jest to pociąg czysto komercyjny, pociąg, który jest uruchamiany na wyłączne ryzyko spółki. Tutaj minister nie ma żadnych narzędzi, żeby w te kwestie ingerować.

Jeżeli chodzi o ewentualne niefortunne ustawienie rozkładu jazdy z Bielska-Białej, nie miałem takiej informacji. Przyjrzymy się temu, będziemy tę kwestię wyjaśniać z PKP

Intercity. Rzeczywiście nie powinno tak być. Na pewno nie jest naszym celem kreowanie takiej sytuacji, żeby móc zlikwidować jakieś połączenie. Taka sama sytuacja miała miejsce jakiś czas temu w Poznaniu, gdzie tę sprawę udało się wyprostować. Tam nałożenie się kilku pociągów na siebie było spowodowane ograniczoną przepustowością podczas realizacji inwestycji kolejowej na stacjach Łowicz i Kutno. W zakresie ewentualnego nie do końca optymalnego zaplanowania rozkładu jazdy z Bielska-Białej deklaruję nasze zainteresowanie. Jutro zwrócę się w tej sprawie o wyjaśnienia do PKP Intercity i PKP PLK, gdzie jest tego przyczyna i na ile można to zoptymalizować.

Dziękuję.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję panu.

Panie przewodniczący, tylko dopowiem, że połączenie tych dwóch odchodzących blisko siebie pociągów miało miejsce w poprzednim rozkładzie, a dzisiaj już jest tylko jeden pociąg, więc dzisiaj panu dyrektorowi na pewno odpowiedzą, że wszystko jest w porządku, tylko że niestety, to jest efekt niefrasobliwego podejścia, być może przypadkowego podejścia w poprzednim okresie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Teraz głos oddaję przedstawicielom korporacji samorządowych. Proszę bardzo.

Ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz biura Związku Powiatów Polskich Bartłomiej Zydel:

Bardzo dziękuję. Bartłomiej Zydel, Związek Powiatów Polskich.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, pan minister w jednej z odpowiedzi wspomniał o nowelizacji, która trafi do Stałego Komitetu Rady Ministrów. Nie ukrywam, że bardzo nas interesuje, który to będzie projekt, czy będzie zupełnie nowy, czy ten, wobec którego prace były prowadzone już wcześniej. Jako Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego opiniowaliśmy ostatni projekt zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, który widzieliśmy. Był to projekt, nad którym prace w Komisji zamknęły się opinią negatywną w kwietniu 2019 r. Pytanie z naszej strony, jaki to będzie projekt zarówno od strony formalnej, to znaczy, z którego procesu on wynika, ale przede wszystkim też jeżeli chodzi o kwestie merytoryczne. Czego możemy się w tym projekcie spodziewać?

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Z tego co pamiętam, najbardziej wrażliwe elementy, na które zwracał uwagę Związek Powiatów Polskich, zostały z projektu zdjęte, zostały usunięte, natomiast przez ostatnie miesiące w kilku miejscach toczyliśmy dyskusję na temat organizacji transportu autobusowego. Z ramienia Związku Powiatów Polskich był pan mecenas – nie pan, tylko inny pan mecenas – który deklarował przekazanie materiału, który byłby wynikiem jakichś oczekiwań w zakresie postrzegania organizacji transportu zbiorowego przez powiaty w naszym kraju, jednak taki materiał do Ministerstwa Infrastruktury nie dotarł. Dlatego podjęliśmy decyzję, że tak jakby sami wznowimy proces prac nad ustawą, ale w głównej mierze będziemy się w niej koncentrować na tym, żeby usprawniać Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Tak jak powiedziałem przed przerwą, bardzo mocno przemodelował on patrzenie na organizację transportu zbiorowego kołowego. Skoro uznajemy, że wszystkie wozokilometry realizowane w Polsce w ramach transportu zbiorowego kołowego w danym roku to około 500 mln wozokilometrów, z czego ponad 150 mln to właśnie linie użyteczności publicznej dofinansowane w ramach funduszu, to jest to 30% tylko i wyłącznie właśnie po dwóch latach. W mojej ocenie jest to liczba dosyć pokaźna, dosyć wyraźna, która rokuje na przyszłość. Upatrujemy tutaj tego, co będzie pomagało w rozwoju deficytowych połączeń autobusowych, czyli w utrzymaniu dostępności komunika-

cyjnej mieszkańców poszczególnych regionów. Konkludując, wydaje mi się, że wrażliwe elementy, na które zwracał uwagę Związek Powiatów Polskich, zostały skorygowane. Liczyliśmy na korespondencję, która miała wpłynąć w ostatnich miesiącach do Ministerstwa Infrastruktury, natomiast z tego co pamiętam, korespondencji tej nie było.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Szanowni państwo, czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Nie widzę, nie mam zgłoszeń.

Zanim zamknę, podsumowując, myślę, że dyskusja była bardzo interesująca. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę też jako były samorządowiec, a obecnie parlamentarzysta, że w środowisku samych samorządowców istnieje niejednokrotnie dystans, i to bez względu na to, czy ktoś jest bezpartyjny, czy jest z jakiejkolwiek opcji politycznej, można powiedzieć, że tutaj i jedni, i drudzy mają dystans do dofinansowania przewozów autobusowych. Wojewoda wielkopolski – mówię to na podstawie swojego przykładu – zwraca mi uwagę: słuchaj, porozmawiaj jeszcze z samorządami, mam przecież kasę, rozmawiam, dlatego że różnorodne społeczności lokalne, te właśnie najbardziej oddalone zgłaszają się, ale nie, samorządy są sceptyczne. Mówią: jeżeli mielibyśmy mało, bo mało, ale jednak wyłożyć, to w związku z tym następni mogą tutaj znowu mieć uwagi, następne postulaty i tak nasz udział w dowozach będzie się rozkręcać, a potrzebujemy na inwestycje. Jest to również hamulec, tak jak zwracał na to uwagę pan minister, ze strony samorządów. Nikt ich do tego nie zmusi, natomiast warunki partycypacji samorządów w dowozach autobusowych są coraz korzystniejsze.

Szanowni państwo, w związku z tym zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.